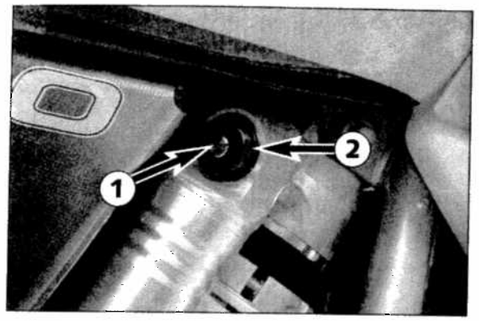
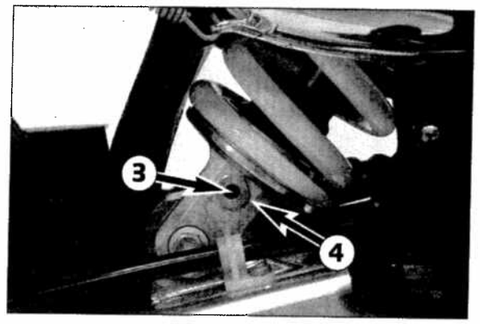




Amortissement à la compression de l'amortisseur (MXC, EXC)

Sur les modèles MXC et EXC on peut régler l'amortissement à la compression (Mono Compression Control).
Le degré d'amortissement se règle au moyen de la vis ❶ Utiliser pour cela un tournevis. Quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente l'amortissement, dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre, on le diminue.
RÉGLAGE DE BASE:

- Tourner la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de l'amortisseur.

Type White Power 1218W739.....15 crans

⚠ ATTENTION ⚠

L'AMORTISSEUR EST REMPLI D'AZOTE SOUS HAUTE PRESSION. NE PAS ESSAYER DE LE DÉMONTER OU TENTER DE LE RÉPARER SOI-MÊME. ON POURRAIT SE BLESSER GRAVEMENT. NE JAMAIS TOUCHER À LA GROSSE VIS NOIRE ❶ (24 MM).

Réglage de la détente de l'amortisseur (SX, MXC, EXC)

L'amortissement à la détente peut se régler au vis de réglage ❷ (REB). En tournant à droîte on augmente l'amortissement; en tournant à gauche on le réduit.
RÉGLAGE DE BASE:

- Tourner la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de l'amortisseur.

Type White Power 1218W738.....25 crans
Type White Power 1218W739.....25 crans

⚠ ATTENTION ⚠

L'AMORTISSEUR EST REMPLI D'AZOTE SOUS HAUTE PRESSION. NE PAS ESSAYER DE LE DÉMONTER OU TENTER DE LE RÉPARER SOI-MÊME. ON POURRAIT SE BLESSER GRAVEMENT. NE JAMAIS TOUCHER À LA GROSSE VIS NOIRE ❷ (15 MM).

Antivol de direction

L'antivol placé sur la colonne de direction permet de bloquer le véhicule. Pour fermer, tourner le guidon complètement à droite, introduire la clé, la tourner vers la gauche, l'enfoncer, la tourner vers la droite et la retirer.

! ATTENTION !

NE JAMAIS LAISSER LA CLEF DANS LA SERRURE D'ANTIVOL. LORSQUE L'ON AMÈNE LA FOURCHE EN BUTÉE À GAUCHE, LA CLEF PEUT ÊTRE TORDUE.

CONSEILE D'UTILISATION

Vérifications avant chaque mise en service

Utiliser la moto seulement en parfait état mécanique. Dans un souci de sécurité, il faudrait prendre pour habitude d'effectuer les vérifications suivantes avant chaque mise en service.

1 VÉRIFIER LE NIVEAU D'HUILE
Un niveau trop bas conduit à une usure prématurée et par suite à la casse.
2 CARBURANT
Vérifier le niveau dans le réservoir et bien remettre en place le tuyau de mise à l'air du bouchon.
3 CHAÎNE
Une chaîne trop lâche peut sauter, une chaîne très usée peut casser et une chaîne non graissée s'use et use anormalement le pignon et la couronne. Si la chaîne est trop tendue, la transmission secondaire en souffre (chaîne, roulements de boîte de vitesses et de la roue arrière). En plus d'une usure prématurée il peut arriver dans des cas extrêmes que la chaîne se casse ou que l'arbre de sortie se brise.
4 PNEUS
Vérifier l'état des pneus. S'ils présentent une entaille ou une hernie, les remplacer. La profondeur du dessin doit être conforme aux règlements administratifs. Vérifier la pression. Une usure trop importante ou une pression incorrecte affecte la tenue de route.
5 FREINS
Vérifier leur fonctionnement, contrôler le niveau de liquide dans les bocaux. Si le niveau descend au dessous du minimum, c'est qu'il y a une fuite ou qu'il n'y a plus de garniture sur les plaquettes. Faire vérifier alors le système de freinage dans un atelier KTM, car une panne se dessine.
Il faut également vérifier l'état des durites et l'épaisseur des plaquettes.
Vérifier la course à vide de la poignée et de la pédale de frein.
6 CÂBLES
Contrôler les réglages et vérifier si tous les câbles coulissent bien.
7 LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT
Vérifier le niveau lorsque le moteur est froid.
8 EQUIPEMENT ÉLECTRIQUE
Quand le moteur tourne, vérifier le fonctionnement du phare, du feu rouge, du stop, des clignotants, des témoins, des bouton d'arrêt d'urgence et du klaxon.
9 CHARGEMENT
Si vous avez des bagages, vérifier leur fixation.

⚠ ATTENTION ⚠

- IL FAUT TOUJOURS REVÊTIR UN ÉQUIPEMENT ADÉQUAT. UN PILOTE SÉRIEUX PORTE TOUJOURS UN CASQUE, DES BOTTES, DES GANTS ET UN BLOUSON, QUE CE SOIT POUR UNE ÉTAPE D'UNE JOURNÉE OU POUR UN SIMPLE PETIT TOUR. LES VÊTEMENTS DOIVENT ÊTRE DE COULEUR VIVE, AFIN QUE L'ON SOIT VU SUFFISAMMENT TÔT PAR LES AUTRES USAGERS DE LA ROUTE.
- TOUJOURS METTRE LE PHARE QUAND ON ROULE, AFIN D'ÊTRE VU SUFFISAMMENT TÔT PAR LES AUTRES USAGERS.
- NE PAS ROULER APRÈS AVOIR CONSOMMÉ DE L'ALCOOL.
- N'UTILISER QUE DES ACCESSOIRES HOMOLOGUÉS PAR KTM. AINSI UN CARÉNAGE DE TÊTE DE FOURCHE MAL CHOISI PEUT INFLUENCER NÉGATIVEMENT LA TENUE DE ROUTE DE LA MACHINE À HAUTE VITESSE. DES SACOCHES, UN RÉSERVOIR SUPPLÉMENTAIRE, ETC... PEUVENT ÉGALEMENT AVOIR UNE INFLUENCE NÉGATIVE EN RAISON DU DÉPLACEMENT DU CENTRE DE GRAVITÉ.
- LES ROUES AVANT ET ARRIÈRE DOIVENT ÊTRE CHAUSSÉES DE PNEUS PRÉSENTANT DES DESSINS DE MÊME NATURE. RESPECTER L'HOMOLOGATION EN CE QUI CONCERNE LES PNEUS.
- LES MODÈLES RACING NE SONT CONÇUS ET PRÉVUS QUE POUR UNE SEULE PERSONNE. ON NE PEUT PAS EMMENER DE PASSAGER.

⚠ ATTENTION ⚠

- LES MODÈLES SX NE SONT PAS HOMOLOGUÉS POUR UN USAGE SUR ROUTE PUBLIQUE OU SUR AUTOROUTE.
- PENSEZ TOUJOURS QUE LES AUTRES PERSONNES PEUVENT ÊTRE GÊNEES PAR UN NIVEAU SONORE TROP IMPORTANT LORSQUE VOUS UTILISEZ VOTRE MACHINE.

Remarques concernant la mise en service

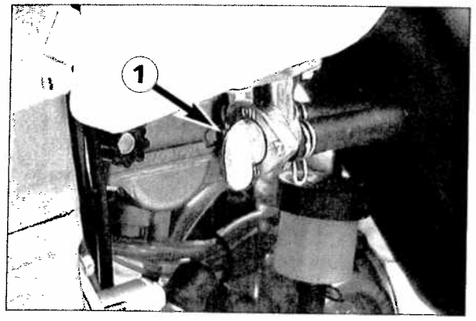
- S'assurer que les „PREPARATION DE LA MOTO" (cf. carnet de révision) ont été effectués par votre agent KTM.
- Avant la mise en service il faut lire le manuel d'utilisation avec attention et en entier. De plus sont jointes des notices d'utilisation concernant la fourche et l'amortisseur. Il convient d'en prendre connaissance également.
- Se familiariser avec les commandes.
- Régler la poignée d'embrayage, la poignée de frein et la pédale de frein de manière à ce que leur position convienne bien au pilote.
- Sur un parking vide ou en terrain pas trop difficile, s'habituer aux réactions de la machine avant d'entreprendre un grand trajet. Rouler également très lentement et debout sur les repose-pieds afin de bien sentir la machine.
- Toujours tenir le guidon à deux mains et laisser les pieds sur les repose-pieds.
- Ne pas laisser le pied sur le frein, sinon les plaquettes lèchent constamment le disque et chauffent.
- Ne pas modifier la machine et toujours utiliser des pièces détachées KTM d'origine. Des pièces d'une autre provenance peuvent diminuer la sécurité de la moto.
- La répartition des masses influence beaucoup le comportement d'une moto. Si vous emportez des bagages, fixez-les le plus près possible du centre du véhicule, et répartissez les poids harmonieusement sur la roue avant et la roue arrière. Ne pas dépasser le poids total roulant autorisé ainsi que la répartition avant/arrière. Le poids total roulant comprend:
  - le poids de la moto en ordre de marche avec les pleins
  - le poids des bagages
  - le poids du pilote et du passager avec leur équipement, dont le casque en particulier.
- Respecter les prescriptions de rodage.

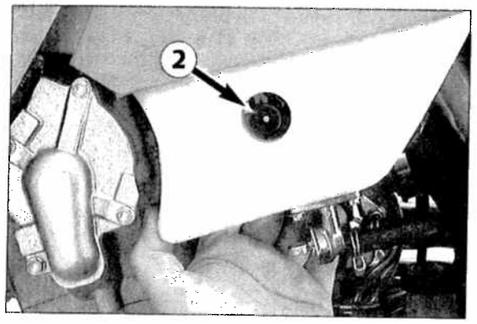
Rodage des modèles Racing

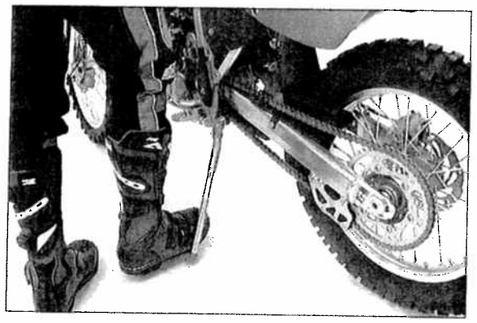
Quelle que soit la finesse de l'usinage, les pièces en contact se font les unes aux autres, c'est pourquoi il faut roder un moteur. C'est la raison pour laquelle le moteur, durant les trois premières heures d'utilisation, ne doit être poussé qu'à la moitié de sa puissance maximum. De plus le régime moteur ne doit pas dépasser 7000 t/mn. Eviter de rouler plein gaz.
Dans les douze heures d'utilisation suivantes, il faut utiliser au maximum 75% de la puissance. Mener la machine dans des conditions variées (route, tout-terrain facile).

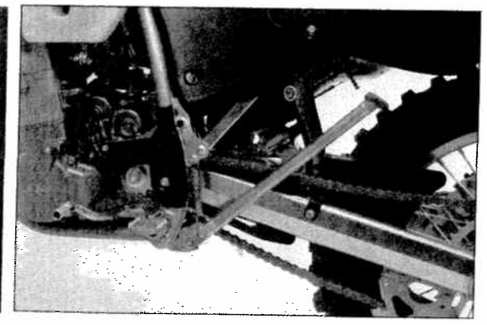
! ATTENTION !

LES MODÈLES 400/520 SX/MXC/EXC RACING SONT DES MACHINES DE COMPÉTITION TOUT-TERRAIN SANS COMPROMIS. BIEN QUE LES MODÈLES EXC SOIENT HOMOLOGUÉS, LEUR USAGE SUR LA ROUTE N'EST PAS RECOMMANDÉ. EVITER DE ROULER LONGTEMPS PLEIN GAZ SUR LA ROUTE.









Démarrage moteur froid

1 Ouvrir le robinet d'essence ❶
2 Relever la béquille
3 Mettre la boîte de vitesses au point mort
4 Mettre le starter ❷
5 Ne pas donner de gaz et actionner le kick sur toute sa course avec vigueur, ou actionner le démarreur.

⚠ ATTENTION ⚠

- Il faut toujours porter des bottes pour kicker, afin d'éviter toute blessure. En effet le pied peut glisser du kick ou il peut y avoir un retour, qui est parfois violent.
- Ne pas faire démarrer le moteur et ne pas le laisser tourner dans un local clos. En effet, les gaz d'échappement sont nocifs et peuvent amener une perte de connaissance pouvant conduire à la mort. Toujours prévoir une ventilation suffisante.
- Toujours appuyer sur le kick fermement et en utilisant toute la course. Ne pas donner de gaz. En effet, en appuyant mollement et en donnant des gaz on augmente le risque de retour de kick.

! ATTENTION !

- actionner le démarreur pendant 5 secondes au maximum. Attendre au moins 5 secondes avant de recommencer.
- Ne pas faire prendre de tours au moteur froid. Il peut se produire un serrage, car le piston chauffe plus vite et donc se dilate plus rapidement que le cylindre, qui est refroidi par eau. Toujours laisser chauffer un peu le moteur, ou partir en douceur.

Démarrage à chaud

1 Ouvrir le robinet d'essence ❶
2 Relever la béquille
3 Mettre la boîte de vitesses au point mort
4 Ne pas donner de gaz et actionner le kick sur toute sa course avec vigueur, ou actionner le démarreur.

Remède quand le moteur est noyé

A la suite d'une chute le moteur a pu absorber plus d'essence que nécessaire. Afin de le vider, actionner le levier de décompresseur, ouvrir la poignée de gaz à fond, kicker 5 à 10 fois ou faire tourner le démarreur 2 fois durant 5 secondes. Faire alors démarrer le moteur comme décrit plus haut. Si le moteur ne démarre pas, démonter la bougie et la sécher.

REMARQUE:
Le carburateur possède une pompe de reprise. Chaque fois que l'on tourne la poignée, on injecte de l'essence dans la pipe d'admission. Faire attention au démarrage de ne tourner qu'une seule fois la poignée de gaz à fond.

Démarrage

Tirer sur la poignée d'embrayage, passer la 1ère et relâcher lentement l'embrayage, tout en donnant les gaz.

⚠ ATTENTION ⚠

- Avant de démarrer, vérifier toujours si la béquille latérale sont complètement relevées. Si une béquille traîne sur le sol, on peut perdre le contrôle de la machine.
- Toujours mettre le phare quand on roule, afin d'être vu suffisamment tôt par les autres usagers.

Passage des vitesses, Conduite

Le premier rapport sert au démarrage ainsi que dans une forte pente. Lorsque les circonstances le permettent (circulation, pente) on passe le rapport supérieur. Pour cela on coupe les gaz. Tout en tirant sur la poignée d'embrayage, on passe la vitesse, on relâche l'embrayage et l'on redonne les gaz. Si le starter est mis, il faut l'enlever dès que le moteur est chaud.
Lorsque l'on a atteint la vitesse maximale en ouvrant les gaz à fond, il faut revenir à une ouverture de 3/4 de la course de la poignée de gaz; en effet, la vitesse diminue alors très peu, mais la consommation se trouve réduite de manière importante.

Ne pas donner plus de gaz que le moteur ne peut en avaler dans l'instant; ouvrir brutalement fait augmenter la consommation.
Pour descendre un rapport, freiner éventuellement tout en coupant les gaz Tirer sur la poignée d'embrayage et engager le rapport inférieur. Relâcher doucement l'embrayage et redonner les gaz, ou descendre un nouveau rapport.

REMARQUE
Les modèles 400/520 SX/MXC/EXC RACING ont été conçus sans compromis pour la compétition en tout-terrain. C'est pourquoi ils n'ont pas de ventilateur sur le radiateur. De même la taille de ces derniers répond à un souci d'ergonomie maximale.
En compétition normale, le système de refroidissement est suffisant.
Si l'on utilise la machine dans des conditions différentes, il faut faire attention aux points suivants :

- les modèles MXC/EXC Racing démarrent sans problème grâce au démarreur électrique. C'est pourquoi on peut couper le moteur chaque fois que l'on sait qu'il va tourner un temps assez long (plus de 2 minutes) au ralenti ou sans que l'on avance.
- il faut éviter de faire cirer l'embrayage. En effet, cela fait chauffer l'huile moteur et donc le moteur et aussi le liquide de refroidissement. Il vaut mieux démarrer sur le couple à bas régime (style 4-temps) qu'à haut régime en faisant cirer (style 2-temps).

⚠ ATTENTION ⚠

- Respectez le code de la route, roulez de manière défensive pour prévoir les dangers suffisamment tôt.
- Adaptez votre vitesse aux circonstances et à vos possibilités.
- Roulez prudemment sur les routes ou sur un terrain que vous ne connaissez pas.
- En tout-terrain, il est préférable d'être à deux motos, afin de pouvoir s'entraider en cas de difficultés.
- Remplacer la visière de casque ou les écrans de lunettes dès que le besoin s'en fait sentir. En effet, une visière ou un écran rayé font que l'on est aveuglé par les phares ou le soleil.
- Après une chute, il faut inspecter la machine comme avant toute utilisation.
- Il faut toujours remplacer un guidon tordu. Ne jamais redresser un guidon, car le métal perd alors de ses qualités.

! ATTENTION !

- Un régime élevé quand le moteur est froid nuit à la longévité de ce dernier. Il est préférable d'effectuer quelques kilomètres à régime moyen avant d'ouvrir en grand. Le moteur a atteint sa température de fonctionnement dès que les radiateurs sont chauds.
- Ne jamais descendre une vitesse à plein régime. Il se produirait un surrégime qui pourrait endommager le moteur. D'autre part, le blocage de la roue arrière pourrait facilement faire perdre le contrôle de la machine.
- Rouler sur une roue pendant un certain temps provoque une chute de pression dans le système d'huile et peut ainsi endommager le moteur
- Si des vibrations anormales apparaissent, il faut vérifier les fixations moteur.
- Ne jamais faire démarrer la moto sans filtre à air, car de la poussière et de la saleté peuvent pénétrer alors dans le moteur, ce qui cause une usure prématurée.

Freinage

Couper les gaz et freiner en même temps de l'avant et de l'arrière. Sur le sable, le mouillé ou un sol glissant, on freinera principalement de l'arrière. Toujours bien doser, car des roues qui bloquent déstabilisent la moto et conduisent à la chute. Descendre les vitesses en fonction du ralentissement.
Dans les grandes descentes, utiliser le frein moteur. Descendre une à deux vitesses en prenant garde toutefois de ne pas effectuer de surrégime. Ainsi on aura moins à freiner et les freins ne chaufferont pas.

⚠ ATTENTION ⚠

- Quand il pleut, quand on a lavé la machine, après un passage dans l'eau ou simplement quand le terrain est mouillé l'efficacité du freinage peut se produire après un temps de réaction. En effet, il faut d'abord que les freins sèchent ou se nettoient.
- Pareillement l'efficacité du freinage peut se faire avec un temps de retard quand on roule sur une route qui a été salée ou qui est sale. Les freins doivent d'abord se nettoyer.
- Quand les disques sont sales il se produit une plus grande usure des disques et des plaquettes.
- Lors du freinage, le disque, les plaquettes, la pince et le liquide s'échauffent. Plus ils chauffent, moins le freinage est bon. Dans les cas extrêmes, le freinage devient nul.

Arrêt et béquillage

Freiner la machine et passer au point mort. Pour couper le moteur quand il tourne au ralenti, appuyer sur le bouton de masse ou le bouton d'arrêt d'urgence jusqu'à l'arrêt complet. Fermer le robinet d'essence, mettre la moto en stationnement sur un sol dur et la fermer à clé.

⚠ ATTENTION ⚠

- Ne pas abandonner la machine tant que le moteur tourne.
- Les dégagements de chaleur peuvent être intenses tant au niveau du moteur, que de l'échappement, que du radiateur, que des disques de frein, que des amortisseurs. On fera donc attention avant d'y toucher et on garera la machine de manière à éviter tout contact fortuit.

! ATTENTION !

- Ne pas arrêter le moteur en utilisant le décompresseur. Utiliser le bouton de masse ou le bouton d'arrêt d'urgence.
- Quand on range la machine, il faut fermer le robinet d'essence, car dans le cas contraire le carburateur peut déborder et du carburant peut pénétrer dans le moteur.
- Ne jamais garer la moto là où se trouveraient des herbes sèches ou des matériaux facilement inflammables.

REMARQUE CONCERNANT LA BÉQUILLE LATÉRALE:
Avec le pied pousser la béquille vers l'avant jusqu' en butée et incliner la moto. Faire attention à ce que le sol soit dur et à ce que la machine tienne bien en place. Par sécurité on peut enclencher une vitesse.

! ATTENTION !

La béquille latérale n'est prévue que pour le poids de la machine. Si l'on s'assied sur la moto, on force sur la béquille, qui peut alors être endommagée, de même que le cadre. De plus la moto peut alors tomber.

PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN

400/520 SX/MXC/EXC RACING

	Une moto propre fait économiser temps et argent!	1ère révision après 3 heures ou 20 l de carburant	après/tous les 15 heures ou 100 l de carburant
MOTEUR	Vidanger moteur, changer filtres long et court	●	●
	Nettoyer crépines et aimant du bouchon	●	●
	Vérifier état et position durites d'huile	●	●
	Remplacer bougie (après 30 heures)		
	Vérifier jeu aux soupapes, régler	●	●
	Vérifier serrage vis fixation moteur	●	●
CARBURATEUR	Vérifier état et étanchéité pipe et manchon de carbu		●
	Vérifier ralenti	●	●
	Vérifier état et position durites mise à l'air	●	●
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel	●	●
	Vérifier étanchéité et fixation échappement		●
	Vérifier état, souplesse et position des câbles,régler, graisser	●	●
	Vérifier niveau dans maître-cylindre d'embrayage	●	●
	Nettoyer filtre à air et boîtier		●
	Vérifier état et position des fils électriques		●
	Vérifier réglage du phare		●
	Vérifier fonctionnement circuit électrique (code/phare, stop, clignotants, témoins, éclairage compteur, klaxon, coupe-circuit, commodos)	●	●
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques	●	●
	Vérifier état et étanchéité durites de frein	●	●
	Vérifier état, course à vide pédale et poignée de frein, régler	●	●
	Vérifier serrage vis circuit de frein	●	●
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur	●	●
	Nettoyer les cache-poussière		●
	Purger les bras de fourche		●
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant		●
	Vérifier/régler les roulements de direction	●	●
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous et vis des broches, ancrage bras, amortisseur)	●	●
ROUES	Vérifier tension des rayons et voile des jantes		●
	Vérifier état et pression des pneus	●	●
	Vérifier état chaîne, pignon, couronne, guides; tension chaîne	●	●
	Graisser la chaîne	●	●
	Vérifier le jeu des roulements de roue	●	●

TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS RECOMMANDÉS POUVANT ÊTRE DEMANDÉS EN SUPPLÉMENT!

	au moins 1x par an
Entretien complet de la forche	●
Entretien complet de l'amortisseur	●
Nettoyer et graisser roulements de direction et cachesn	●
Nettoyer et régler le carburateur	●
Remplacer la fibre de verre du pot terminal	●
Traiter les raccords et contacteurs électriques avec un aérosol	●
Mettre graisse spéciale sur bornes de batterie	●
Remplacer l'huile de l'embrayage hydraulique	●
Remplacer le liquide de frein	●

EN USAGE COMPÉTITION IL FAUT FAIRE LA RÉVISION DES 15 HEURES APRÈS CHAQUE COURSE!
IL NE FAUT PAS DÉPASSER LA RÉVISION DE PLUS DE 2 HEURES OU DE 15 LITRES DE CARBURANT.
LES R'EVISIONS DANS LES ATELIERS KTM NE REMPLACENT PAS LES CONTRÔLES ET L'ENTRETIEN PAR LE PILOTE!

Vérifications et travaux d'entretien importants à effectuer par le pilote

	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain
Niveau d'huile	●		
Vérifier niveau liquide de frein	●		
Vérifier état des garnitures de frein	●		
Vérifier fonctionnement de l'éclairage	●		
Vérifier fonctionnement du klaxon	●		
Graisser câbles et embouts, régler		●	
Purger régulièrement les bras de fourche			●
Sortir régulièrement les cache-poussière, nettoyer			●
Nettoyer la chaîne, graisser, vérifier tension, régler si nécessaire		●	●
Nettoyer filtre à air et boîtier			●
Vérifier état des pneus et pression	●		
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●		
Vérifier étanchéité durites d'essence	●		
Vider cuve de carbu		●	
Vérifier état de toutes les commandes	●		
Vérifier freinage	●	●	
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (excepté freins et échappement)		●	
Mettre aérosol sur contacteur/antivol de direction et bouton éclairage		●	
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers			●

VÉRIFICATIONS SUPPLÉMENTAIRES SUR LES MOTEURS 400/520 RACING DES ATELIERS KTM (À COMMANDER EN PLUS AUPRÈS DES ATELIERS KTM)

100 l de carburant représentent environ 15 heures d'utilisation.	30 heures 200 l	45 heures 300 l	60 heures 400l	90 Sheures 600 l	120 heures 800 l	135 heures 900 l
Fixation noix d'embrayage sur arbre primaire		●		●		●
Usure des disques d'embrayage	●	●	●	●	●	●
Usure cylindre et piston		●		●		●
Usure gorge clip d'axe de piston		●		●		●
Usure arbre à cames		●		●		●
Jeu radial roulements d'arbre à cames		●		●		●
Longueur ressorts de soupapes		●		●		●
Usure coupelle		●		●		●
Faux-rond de la tulipe		●		●		●
Usure guides de soupape		●		●		●
Jeu radial galets de culbuteur		●		●		●
Allongement chaîne de distribution		●		●		●
Usure dents du tendeur de chaîne	●	●	●	●	●	●
Faux-rond en bout d'embiellage		●		●		●
Jeu radial roulement de tête de bielle		●		●		●
Jeu radial roulement de pied de bielle		●		●		
Usure roulements arbre d'équilibrage		●		●		●
Usure roulements d'embiellage		●		●		●
Usure boîte de vitesses		●		●		●
Déformation arbres de boîte		●		●		●
Longueur ressort de by-pass		●		●		●

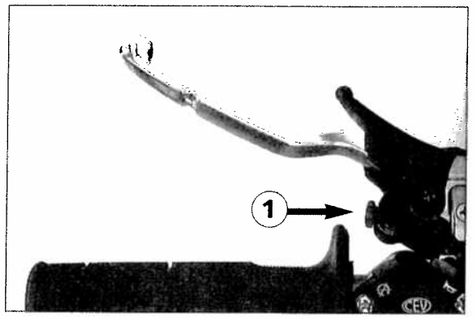
TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR

⚠ ATTENTION ⚠

TOUS LES REGLAGES ET TRAVAUX D'ENTRETIEN MARQUES D'UN ASTERISQUE * NECESSITENT DES CONNAISSANCES SPECIALES. POUR VOTRE SECURITE, IL EST PREFERABLE DE LES FAIRE EFFECTUER PAR UN ATELIER KTM.VOTRE MACHINE Y SERA ENTRETENUE DE MANIÈRE OPTIMALE PAR DES PERSONNELS QUALIFIÉS.

! ATTENTION !

- AUTANT QUE POSSIBLE NE PAS EMPLOYER DE NETTOYER HAUTE PRESSION POUR NETTOYER LA MACHINE, CAR DE L'EAU POURRAIT ALORS PÉNÉTRER DANS LES ROULEMENTS, LE CARBURATEUR, LES CONNEXIONS ÉLECTRIQUES, ETC.
- LORS DU TRANSPORT DE VOTRE KTM, VEILLEZ À CE QU'ELLE SOIT BIEN MAINTENUE EN POSITION VERTICALE PAR DES SANGLES OU AUTRES FIXATIONS ET QUE LE ROBINET SOIT SUR LA POSITION OFF. SI LA MACHINE SE COUCHE, DE L'ESSENCE PEUT S'ÉCHAPPER DU CARBURATEUR OU DU RÉSERVOIR.
- UTILISER UNIQUEMENT LES VIS SPÉCIALES LIVRÉES PAR KTM ET QUI POSSÈDENT LA BONNE LONGUEUR DE FILETAGE POUR FIXER LES DÉFLECTEURS SUR LE RÉSERVOIR. SI L'ON UTILISE D'AUTRES VIS OU DES VIS PLUS LONGUES, LE RÉSERVOIR PEUT SE METTRE À FUIR.
- NE PAS EMPLOYER DE RONDELLES GROWER OU ÉVENTAIL SOUS LES ÉCROUS DE FIXATION MOTEUR. CES RONDELLES S'INCRUSTENT DANS LE CADRE ET L'ÉCROU SE DESSERRE. IL FAUT EMPLOYER DES ÉCROUS AUTO-BLOQUANTS.
- AVANT D'EFFECTEUR TOUT TRAVAIL D'ENTRETIEN, IL FAUT LAISSER REFROIDIR LA MACHINE, AFIN D'ÉVITER DE SE BRÛLER.
- L'HUILE, LA GRAISSE, LES FILTRES, L'ESSENCE, LES DÉTERGENTS ETC. DOIVENT ÊTRE ÉLIMINÉS CORRECTEMENT. RESPECTER LA RÉGLEMENTATION LOCALE.
- NE DÉVERSEZ JAMAIS L'HUILE USAGÉE DANS DES CANALISATIONS OU DANS LA NATURE. UN LITRE D'HUILE PEUT POLLUER 1 MILLION DE LITRES D'EAU.

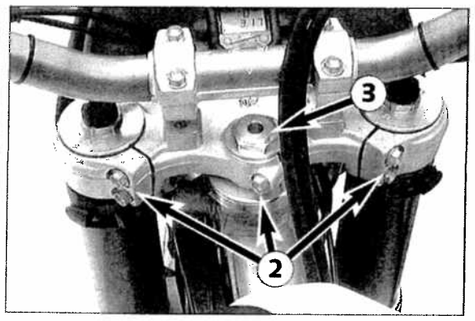


Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage

La vis de réglage ❶ permet de régler la position de base de la poignée d'embrayage de manière optimale en fonction de la grandeur de la main du pilote.
Lorsqu'on tourne la vis dans le sens des aiguilles d'une montre, la poignée se rapproche du guidon. Quand on tourne dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre, la poignée s'éloigne du guidon

! ATTENTION !

LA PLAGE DE RÉGLAGE EST LIMITÉE. TOURNER LA VIS SEULEMENT AVEC LES DOIGTS ET NE PAS FORCER.



Vérification et réglage des roulements de direction *

Il faut vérifier régulièrement le jeu de la direction. Pour vérifier, on cale la moto sous le cadre, de manière à ce que la roue avant ne porte plus. On secoue alors la fourche d'avant en arrière. Pour régler, on desserre les 5 vis ❷ du té supérieur et l'on resserre l'écrou ❸ jusqu'à supprimer le jeu. Ne pas serrer l'écrou à fond, ce qui endommagerait les roulements. Avec un maillet en plastique, on tapote sur le té de manière à supprimer les contraintes. Resserrer les 5 vis (20 Nm).

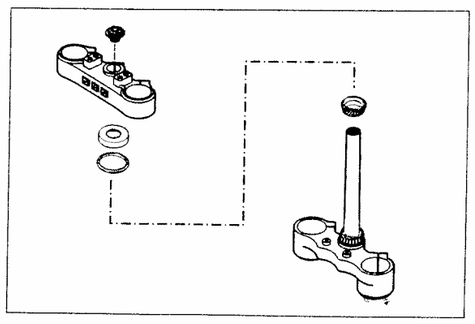
⚠ ATTENTION ⚠

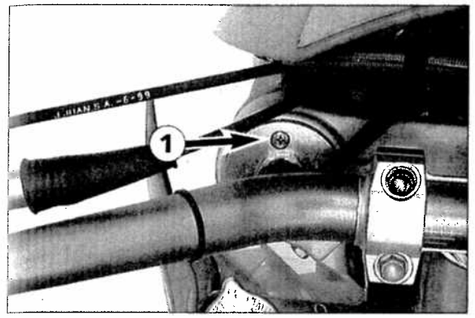
S'IL Y A DU JEU DANS LES ROULEMENTS DE DIRECTION, LA TENUE DE ROUTE S'EN TROUVE AFFECTÉE. CELA PEUT MÊME ALLER JUSQU'À UNE PERTE DE CONTRÔLE DU VÉHICULE.

! ATTENTION !

SI L'ON ROULE QUELQUE TEMPS AVEC DU JEU DANS LES ROULEMENTS DE DIRECTION, LES ROULEMENTS AINSI QUE LEUR LOGEMENT DANS LA COLONNE SE TROUVENT ENDOMMAGÉS.

Les roulements de direction doivent être graissés au moins une fois par an (par exemple avec Shell Advance Grease).



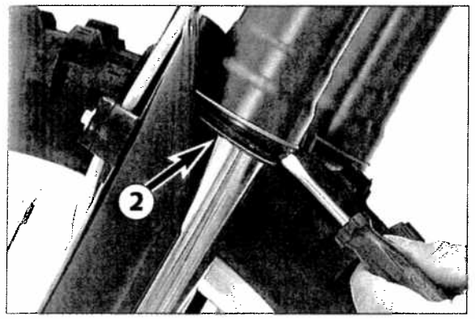


Vis de purge de la fourche

Après 5 heures d'utilisation en compétition il faut desserrer les vis de purge ❶ de quelques tours afin de laisser échapper l'air qui pourrait créer une surpression. Pour cela, mettre la machine sur un support de manière à ce que la roue avant ne touche pas le sol. Si l'on utilise la moto principalement sur la route, il suffit d'effectuer ce travail lors des révisions périodiques.

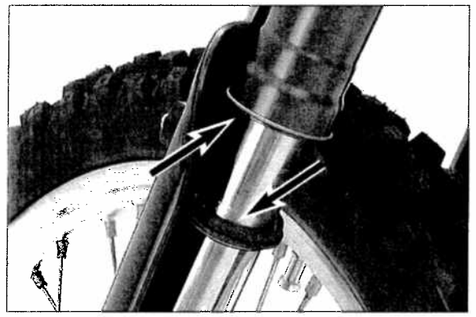
! ATTENTION !

UNE PRESSION TROP FORTE DANS LA FOURCHE PEUT CAUSER UNE FUITE. SI LA FOURCHE FUIT, IL FAUT COMMENCER PAR DÉVISSER LES VIS DE PURGE, AVANT QUE DE FAIRE CHANGER LES JOINTS.

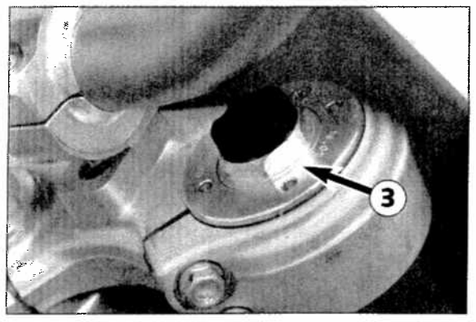


Nettoyage des cache-poussière de la fourche

Les cache-poussière ❷ ont pour but d'essuyer la poussière et la saleté qui se déposent sur les tubes de fourche. Avec le temps la saleté peut toutefois passer derrière le cache-poussière. Si on ne l'enlève pas, c'est l'étanchéité des joints spi qui peut être remise en cause.
Avec un tournevis faire sortir les cache-poussière de leur logement et les pousser vers le bas.



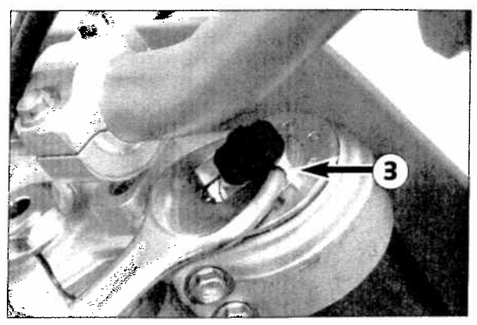
Nettoyer à fond les cache-poussière, les tubes plongeurs et les tubes extérieurs et bien les lubrifier avec un aérosol au silicone ou avec de l'huile moteur. A la main, renfoncer les cache-poussière dans leur logement.



Réglage de la précontrainte de la fourche (SX)

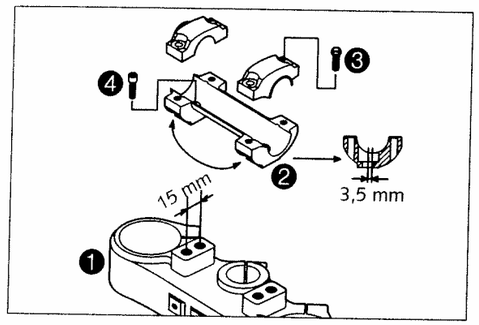
Sur les modèles SX il est possible de faire varier la précontrainte de 10 mm au moyen de la vis de réglage ❸.
En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente la précontrainte, dans le sens contraire, on la diminue.
Modifier la précontrainte des ressorts n'a pas d'influence sur le réglage de l'amortissement à la détente.
Toutefois le principe veut que pour une précontrainte accrue on augmente aussi l'amortissement à la détente.

Réglage de base :
Desserrer la vis de réglage jusqu'en butée, puis la serrer de deux tours.

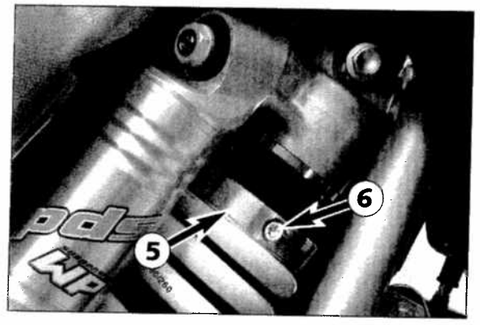


Réglage de la position du guidon

Il existe une marge de réglage de 22 mm, ce qui permet de monter le guidon à sa main.
Sur le té supérieur de fourche ❶ il y a deux perçages espacés de 15 mm. Les percages sur le support de guidon ❷ sont désaxés de 3,5 mm. Cela donne quatre possibilités de montage.



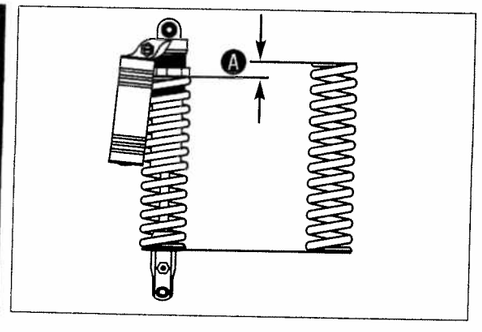
Enlever les vis ❸ des demi-coquilles supérieures et les vis ❹ du support de guidon. Choisir la position pour le support et serrer les vis ❷ à 40 Nm. Mettre en place le guidon et les demi-coquilles et serrer les vis ❸ à 20 Nm. L'espace entre le support de guidon et les demi-coquilles doit être le même vers l'avant et vers l'arrière.



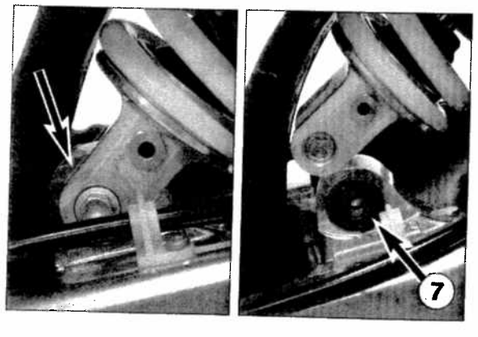
Modification de la prétension du ressort du montant de suspension

La précontrainte du ressort se règle en tournant la bague ❺. Pour ce faire il est préférable de déposer l'amortisseur et de le nettoyer à fond.
REMARQUE:
- Avant de modifier la précontrainte du ressort, il faut noter le réglage de base, par exemple le nombre de filets visibles au-dessus de la bague de réglage.
- Pour 1 tour de bague ❺, la précontrainte varie d'environ 1,75 mm.

Desserrer la vis de fixation ❻ et avec la clef à ergot contenue dans l'outillage de bord, faire tourner la bague. Quand on tourne dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre, on réduit la précontrainte; dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente la précontrainte.
Une fois le réglage effectué, resserrer la vis de fixation ❻ à 8 Nm.



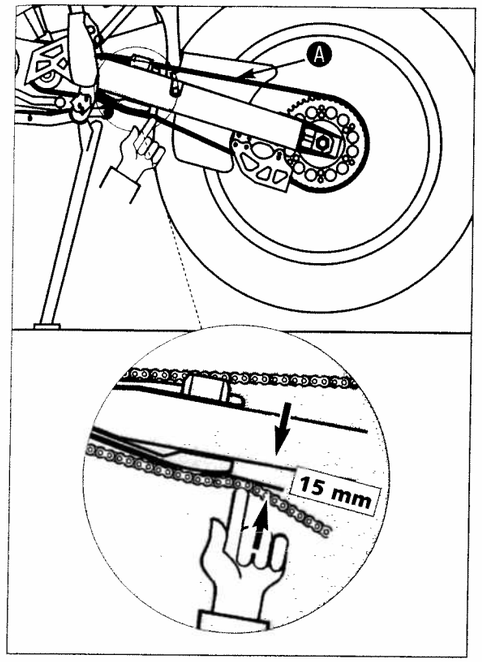
VALEURS DE RÉGLAGE DE LA PRÉCONTRAINTE ❺ :
précontrainte minimale . . . . . 4 mm
PRÉCONTRAINTE STANDARD . . . . . 6 mm
précontrainte maximale . . . . . 10 mm



Ancrage de l'amortisseur

L'ancrage ❼ pour l'amortisseur PDS sur le bras oscillant est traité au téflon et il ne faut ni legraisser ni employer un quelconque lubrifiant. Ces produits détruiraientla couche de téflon, ce qui réduirait considérablement la durée de vie.

Faire attention quand on nettoie avec un jethaute pression à ne pas diriger le jet sur l'ancrage.

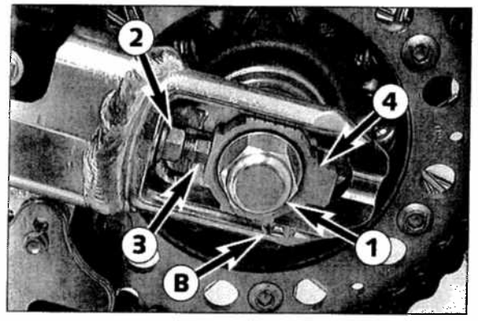


Chaîne tension

Pour contrôler la tension de la chaîne, mettez la moto sur la béquille centrale ou cafer sous le cadre afin de soulager la roue arrière.
Pousser sur la chaîne vers le haut en bout de patin. La distance entre la chaîne et le bras oscillant doit être d'environ 15 mm. Le brin supérieur ❶ doit alors être tendu (cf. illustration).
Corriger la tension si nécessaire.

⚠ ATTENTION ⚠

- SI LA CHAÎNE EST TROP TENDUE, LES ÉLÉMENTS DE LA TRANSMISSION SENCONDAIRE, À SAVOIR LA CHAÎNE, LE PIGNON, LA COURONNE, LES ROULEMENTS EN SORTIE DE BOÎTE ET À LA ROUE ARRIÈRE SUBISSENT UNE CONTRAINTE SUPPLÉMENTAIRE. EN PLUS D'UNE USURE PRÉMATURÉE IL PEUT MÊME SE PRODUIRE UNE RUPTURE DE CHAÎNE.
- SI EN REVANCHE LA CHAÎNE EST TROP LÂCHE, ELLE PEUT SAUTER, BLOQUER LA ROUE ARRIÈRE OU ENDOMMAGER LE MOTEUR.
- DANS LES DEUX CAS ON PEUT ALORS PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MACHINE.

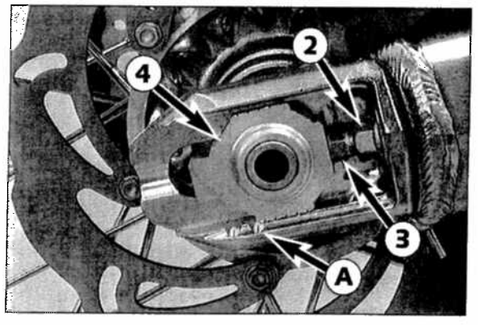


Ajustment de la tension de la chaîne

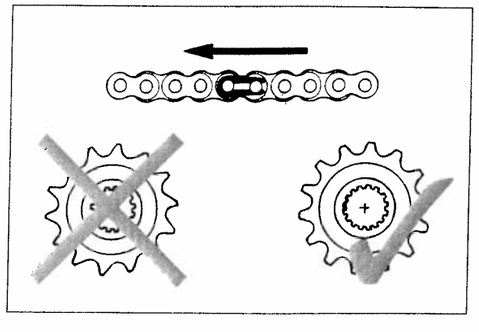
Desserrer l'écrou à épaulement ❶, débloquer les contre-écrous ❷ et faire-tourner de manière égale les vis de réglage ❸ à gauche et à droite.
Afin que la roue arrière soit correctement positionnée, il convient qu'il y ait une correspondance entre les repères des tendeurs à droite et à gauche d'une part, et les repères ❽ sur le bras d'autre part. Serrer les contre-écrous des vis de réglage.
Avant de serrer la broche, vérifier que les tendeurs ❹ sont bien contre les vis de réglage et que les deux roues sont dans le même axe.
Serrer l'écrou à épaulement ❶ à 80 Nm.

⚠ ATTENTION ⚠

- AU CAS OÙ VOUS NE DISPOSERIEZ PAS DE CLÉ DYNAMOMÉTRIQUE LORS DU MONTAGE, FAITES AJUSTER LE COUPLE DE SERRAGE DÈS QUE POSSIBLE DANS UN ATELIER KTM. UNE BROCHE DE ROUE MAL SERRÉE PEUT ENTRAÎNER UN DÉFAUT DE TENUE DE ROUTE.
- SERRER L'ÉCROU À ÉPAULEMENT AU COUPLE PRESCRIT. UNE BROCHE MAL SERRÉE PEUT PROVOQUER UNE INSTABILITÉ DE LA MACHINE.



REMARQUE
Grâce à la grande plage de réglage des tendeurs (32 mm), on peut utiliser des démultiplications secondaires différentes pour une même longueur de chaîne. On peut retourner les tendeurs ❹ à 180°.



Entretien de la chaîne

La durée de vie de la chaîne dépend en grande partie de l'entretien. Les chaînes sans joints toriques doivent être nettoyées régulièrement au pétrole, puis plongées dans de la graisse bouillante ou traitées avec un aérosol spécial (Shell Advance Bio Chain).
Pour la chaîne à joints toriques, l'entretien est réduit à un minimum. Pour nettoyer, utiliser au mieux de l'eau, mais en aucun cas une brosse ou un solvant. Une fois sèche, vous pouvez utiliser un spray spécial pour chaînes (Shell Advance Bio Chain), approprié pour les chaînes à joints toriques.

⚠ ATTENTION ⚠

VEILLER À CE QU'AUCUN LUBRIFIANT NE SE DÉPOSE SUR LE PNEU ARRIÈRE OU LE DISQUE DE FREIN. LE PNEU GLISSERAIT ET LE FREIN PERDRAIT BEAUCOUP EN EFFICACITÉ, CE QUI POURRAIT AMENER UNE PERTE DE CONTRÔLE DE LA MOTO.

! ATTENTION !

L'ATTACHE RAPIDE DOIT AVOIR SON CÔTÉ FERMÉ VERS L'AVANT DANS LE SENS NORMAL DE ROTATION.

Il faut également vérifier l'état du pignon et de la couronne ainsi que du guide-chaîne. Les remplacer si nécessaire.